С. С. С. Р.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 307.
5-го октября 1926 г.
г. Гомель.

Н. К. П. С.

БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАПАДНЫХ ЖЕЛ. ДОРОГ.

Выходит ежедневно, кроме послепраздничных дней.

СОДЕРЖАНИЕ (Код. №№ 2744—2747).

Распоряжения Правления дорог.

НМ. № 2744. Об упразднении штатных должностей агентов по учету военнообязанных и о возложении учета на работников, ведающих личным составом.

В соответствии с постановлением Совета Труда и Обороны от 18/V—с. г. приказом НКПС от 13 Сентября сего года за № 8870/ЛШЖ предложено штатные должности агентов по учету военнообязанных оставить лишь в тех учетных пунктах, где имеется военнообязанных свыше 500 человек (включая допризывников), в остальных же пунктах, где число менее 500,—упразднить.

На основании чего предлагается:

1. Штат агентов особого учета, установленный по перечню учетных пунктов, (об'явленному приказом Код. № 2644 Бюллетень № 291) с 1 Октября упразднить, за исключением штата агентов, установленного по учету военнообязанных при Административном Отделе и Конторе Гомельских Главных Мастерских—в количестве по одному человеку, в виду наличия в указанных пунктах военнообязанных свыше 500 человек.

2. Всех работников, т. е. агентов по учету военнообязанных, находящихся на упраздняемых должностях, разместить, исходя из следующих примерных возможностей, имеющихся на местах:

а) на свободные вакантные должности по штату линейных контор,—прибегая в случае необходимости к передвижке штата;

б) на место работника Конторы менее квалифицированного, предоставив последнему работу вне Конторы без перемены места жительства;

в) на место работника Конторы, принятого как временно;

г) путем замещения свободных вакансий внутри участка, т. е. с переменой места жительства, прибегая к этому в исключительных случаях.

3. Учетный пункт № 3 при Отделе Лесных Заготовок упразднить и весь учет передать в Административный Отдел. Что же касается остальных пунктов, указанных в перечне, то таковые остаются без изменения и ведение учета военнообязанных в них должно быть поручено, по согласованию с Мfroботделом, определенному лицу из числа работников, ведающих личным составом, и по возможности—из числа лиц, знакомых с военным делом, так как за всякое неправильное ведение особого железнодорожного учета несет ответственность лицо, ведающее учетом и административное лицо данного учетного пункта, исходя из чего и указывается на необходимость работников, состоящих в должностях агентов по учету военноообязанных, по возможности оставить в штате линейных Контор, возложив на них обязанности и по учету военнообязанных.

Наблюдение за выполнением данного приказа возлагается на Начальника Мобилизационного Отдела.

УЦД—Ч *Вл. Сивков.*

За Я *Грабовский.*

Т. № 2745. О порядке снабжения вагонов топливом и учета последнего в 1926-27 г.

(Всем ТЧ, ТД, МС, МСТ, копия ТР и МР).

В предстоящий отопительный период 1926-27 г. отопление всех вагонов с паровыми и водяными котлами, а также с большими ребристыми печами предла-

гается производить исключительно каменно-угольным топливом (предпочтительно углем марки Г). Дрова, как исключение, допускаются лишь для вагонов, оборудованных малыми железными печами теплушечного типа.

На отправных пунктах для заправки вагонов разрешается выдача дров в следующих количествах: на оба конца: 0,20 кб. метр. на все почтовые составы и 0,10 куб. метр. на каждый из прочих составов и каждый самостоятельный вагон, (служебный или дальнего следования).

Складам, кои еще не имеют ящиков или ведер для подачи угля в вагоны, предлагается изготовить таковые средствами ТЧ и ТД, вместимостью, примерно, в 30 клгр. (с об'емом около 0,04 куб. метр.) и 80 клгр. (около 0,10 куб. метр. об'емом).

Пункты снабжения топливом составов и отдельных вагонов устанавливаются в местах их приписки (по обслуживанию истопниками); самое снабжение должно производиться в следующем порядке:

1) В *Брянске*—снабжается: группа вагонов почтового и смешанного поездов, с расчетом, по возможности, на два дня (полный оборот); вагоны трудового поезда, вагоны для бригад в оба конца и случайные вагоны в один конец.

2) В *Унече*—составы смешанных поездов, курсирующие на ветках и вагоны для бригад на уч. Унеча-Орша, с расчетом туда и обратно, вагоны прямого сообщения Унеча-Минск на путь до Минска; теплушки для бригад главной линии, (в случае начального отправления из Унечи) на один конец и приписанные служебные вагоны.

3) В *Новозыбкове*—исключительно состав смешанного поезда, курсирующего на ветке—на путь в оба конца.

4) В *Гомеле*—Московская группа вагонов до Москвы; вагоны Слуцк—Гомель, Хойники—Гомель, Одесса—Гомель и вагоны, включаемые в состав 3-б и 4-б, до Калинкович по возможности на путь в оба конца; вагоны составов Ленинград—Киев, Минск—Харьков, вагон Ленинград—Херсон (случайная выдача); служебные вагоны, вагоны для бригад по возможности в оба конца; почтовые и смешанные поезда, на путь до места приписки состава (случайная выдача).

5) В *Василевичах* — исключительно приписанный багажный и почтовый вагоны Хойникской ветки.

6) В *Калинковичах*—снабжаются: вагоны Одесса—Ленинград до Жлобина, вагоны Минск—Одесса (случайная выдача): вагоны составов смешанного поезда №№ 21-б и 22-б и приписанные к депо служебные вагоны в оба конца и случайные вагоны до места назначения.

7) В *Бахмаче*—снабжаются: только вагоны, приписанные к депо, служебные вагоны в оба конца и случайные вагоны до места назначения.

8) В *Сновске*—исключительно вагоны, обслуживающие Карюковскую ветку в оба конца и приписанные служебные вагоны.

9) В *Жлобине*—(пассаж. и южн.) снабжаются: вагоны Одесса—Ленинград и вагоны поезда Одесса—Жлобин до Калинкович; вагоны смешанного поезда № 21 до Минска (случайная выдача); вагоны трудового поезда; вагоны для бригад; приписанные служебные вагоны, на путь в оба конца и случайные вагоны, до места назначения.

10) В *Осиповичах*—составы поездов, курсирующих на ветках теплушки для бригад, приписанные служебные вагоны, на путь в оба конца и случайные до пункта назначения.

11) В *Минске* — снабжаются: вагоны Минск—Одесса, вагоны группы Кременчугского поезда и вагоны поезда Минск—Беларусь, в оба конца: вагоны передачи Минск Зап.—Минск МББ; вагоны Минск—Харьков (случайная выдача); вагоны составов смешанного поезда №№ 21 и 22 в оба конца; вагоны на Слуцк; вагоны для бригад; приписанные служебные вагоны на путь в оба конца и случайные вагоны до места назначения.

12) В *Березине*—вагоны, курсирующие на Ратмировичской ветке.

Служебные вагоны должны снабжаться в местах приписки в достаточном количестве на весь путь следования, и в других пунктах допускается выдача в случаях длительных периодов курсирования по линии и израсходования всего запаса топлива.

Снабжение вагонов углем и дровами на ст. Калинковичи, Гомель, Жлобин пасс., Осиповичи и Унеча производится средствами и распоряжением Отд. Тяги (ТЧ и ТД), а на всех прочих вышеперечисленных пунктах распоряжением ХМО (МС).

Для курсирующих вагонов устанавливается следующая норма топлива на сутки: с паровым отоплением—80 клг. угля, с водяным—60 клг. угля, с сухим для больших печей (пасс. типа)—30 клг. (во время движения или нахождения на стоянке под жильем) и для чугунных

малых печей (не ребристых)—0,15 куб. метр. дров при тех же условиях.

Применительно к вышеуказанному плану и общим нормам топлива ТЧ и ТД на местах должны устанавливать твердые количественные нормы угля и дров как для отдельных вагонных единиц (как, например, прямого сообщения), так и для целых составов.

Ответственность в деле правильного снабжения топливом вагонов возлагается персонально на ТЧП, ведущих вагонное хозяйство на участках и ТД—в депо.

Для возможности полного и совершенного учета выданного в пределах Западных дорог на вагоны топлива всем ТЧ и ТД предлагается держаться следующего порядка.

В отчетных сведениях ТЧ и ТД должны проводить расход топлива:

1) На те составы и вагоны, обращающиеся как в пределах, так и за пределами Западных дорог, которые приписаны (по обслуживанию истопниками) к их участку и депо.

2) На те отдельные вагоны или группы вагонов, выходящие за пределы Западных дор., кои, если и не обслуживаются собственными истопниками, но являются частью составов, приписанных к их участкам или депо; Ленинградские составы и составы Юго-Западных дор., курсирующие на участке Жлобин—Одесса, в отношении учета топлива прикрепляются к Жлобинскому участку.

Отсюда и следует, что в квитанциях-требованиях на топливо осмотрщики вагонов или проводники должны точно указывать место приписки составов или отдельных вагонов и что квитанции, поступившие от местного МС в контору участка или депо и относящиеся к составам или вагонам другого участка или депо, должны по акцептации, **без учета** пересылаться на место приписки, где они уже и проводятся по отчетам.

Такой порядок позволит сосредоточить по отдельным участкам и депо одновременно как учет расхода топлива на вагоны, так и выполненной ими работы (осе-километры и вагоно-сутки).

Отчетность по расходу топлива на вагоны (как и на все прочие нужды) в своем движении с линии в Правление должна проходить через участки тяги, для чего депо (кроме Гомель-сорт.) свои топливные отчеты посылают в соответствующие участки, которые после проверки направляют их вместе с участковыми сведениями по коренному депо в Правление.

Кроме того, ТЧ и ТД предлагается в топливных отчетах выделять количественный расход топлива (без обозначения пробега и вагоно-суток) на вагоны и составы прямого сообщения, выходящие в своем курсировании за пределы Западных ж. д. (например, Москва, Севастополь, Ленинград, Одесса и пр.) для возможности расчета с другими дорогами за отпущенное топливо, и точно отмечать расходы и пробег в вагоно-сутках и осе-километрах всех вагонов, обращающихся лишь в пределах Западных дорог, ибо это необходимо в целях выявления расхода топлива на измеритель.

Указанные выше подразделения вносятся в соответствующие графы отчета по расходу топливп (сер. Т № 249, за 1925 г. стр. 2-я) с обязательным пояснением в примечании и верт. гр. 2, примерно, так:

№№ по порядку.	Назначение расхода топлива.		Количество установл. прибор.	Един. измер.	Колич. един. измерит.	Сожжено топлива.			Примечание.
						Дров Кб. м.	и т.	д.	
1	2		3	4	5	6	и т. д.		15
1	Отопление вагонов.	Моск. группа, Одесск. (и друг. сост. дальн. след. за соб. счет)	20	1 ваг.-сут.	Не запол	2	и т.	д.	**Отфактуровано:** (и не включено)
		Местн. сообщ.	30	„	900	5	и т.	д.	МББ ж. д. . . .
		С паровым отоплен.							Ю. З. „ . . .
		Моск группа, Одесск. (и друг. сост. дальн. след. за соб. счет)	—	—	Не зап.	—	—	—	Южным „ . . .
		Местн. сообщ.	—	—	—	—	—	—	и т. д.
		С водяным отоплен.							
		и т. д.	—	—	—	—	—	—	

Для ориентировки ТЧ и ТД при сем прилагается в виде таблицы выписка из соглашения с другими дорогами по вопросам снабжения топливом (а вместе смазкой и освещением) составов, курсирующих в пределах Западных и других дорог.

Т *А. Снегирев.*
За М *И. Яковлев.*

СПРАВКА

о снабжении вагонов беспересадочного сообщения смазкой, материалами, освещением и топливом по соглашению между дорогами.

Направление и №№ поездов по Западным дорогам.	Колич. собственных вагонов в эксплоатации: Западных.	Колич. собственных вагонов в эксплоатации: Чужих дорог, с указ. каких.	Способы снабжения вагонов топливом, осветительными и смазочными материалами: Топливом.	Осветительными материалами.	Смазочными материалами.
Гомель—Москва п. №№ 3-б и 4-б.	9 (3 сост.).	—	§ 8—станцией отправления. § 20—При недостатке в пути—выдача отфактуровывается дороге-собственнице.	§ 7 каждой дорогой в своих пределах.	
Одесса—Жлобин п. п. №№ 13 и 14.	—	21 ваг. (3 состава) Ю-Зап. дор.	§ 7—Дорогой—собственницей состава, т. е. Ю-Запад. за общий счет дорог-участниц. § 23—При недостатке в пути фактуруется дороге-собственнице состава.		§ 7—Каждой дороге в своих пределах.
Минск—Кременчуг п.п. №№ 3 и 4	24 ваг. (4 сост.).	—	§ 7 Средствами и распоряжениями дороги собственницы состава, т. е. Западными, за общий счет дорог уч. в сообщен., пропорционально доле участия. § 25—При недостатке в пути—фактуруется дороге-собственнице состава.		
Ленинград—Киев п. п. №№ 7 и 8.	9 ваг. пер. на Сев. Зап. (1 сост.).	С. З. 20 ваг МББ 8 ваг. (3 сост.).	§ 8—Средствами и распоряжениями дороги-собственницы состава, т. е. Северо-Западными за общий счет участн дороги в сообщении. § 26—При недостатке в пути фактуруется дороге-собственнице состава.		
Унеча—Минск п.п. №№ 3-о, 4-о.	—	3 ваг. МББ	§ 8—Станцией отправления. § 19—При недостатке в пути выдается и отфактуровывается дороге собственнице вагона.	§ 7—Производится МББ дор. на всем протяжении за общий счет дорог участвующих в сообщении.	§ 7—Каждой дорогой в своих пределах.
Минск—Харьков п.п. №№ 3 и 4.	—	Южн. 21 в (3 сост.).	§ 7—Средствами и распоряжениями дороги-собственницы, т. е. Южными дор. § 25—При недостатке в пути—выдача отфактуровывается Южным дор.		
Минск—Одесса.	5 ваг.	—	§ 7—Производ. средствами и распоряжен. дороги собств., т. е. Зап. за общий счет дор. участвов. в сообщен.	§ 7 — Производится дорогами следов. вагонов.	§ 7 — производится каждой дорогой в своих пределах следования.
Ленинград—Одесса п.п. №№ 13 и 14.	—	С. Зап. 4 в. МББ 2 ваг. Ю. Зап. 6 в.	§ 8 — Производится С. З. до Жлобина, до Одессы Зап. и Ю. Зап. дор.	§ 8 Производ. дор. в пределах следования.	§ 8—Смазка, как и отопление, производится дорогами следования.
Гомель—Одесса.	4	—	§ 6 — Производится средствами и распоряжением дор. собств. ваг., т. е. Западн. дор.	§ 6 Производ. дор. собств. ваг., т. е. Западн. дор.	§ 6 — Производится в пути следования (дор. от Гомеля до Бахмача Западн., а от Бахмача Южн. и Юго-Зап. дор.

ТИ Сакуто. *ТВ Ставцев.*

Т. № 2746. О нормах расхода топлива для отопления служебных помещений, вагонов и на прочие хозяйственные нужды на период 26-27 года.

В отмену распоряжения № 864 (Бюллетень Западных № 60 1925 г.) и всех бывших к нему дополнений о нормах расхода топлива на вагоны, служебные помещения и хозяйственные нужды, настоящим об'являются новые нижепомещенные нормы расхода топлива на все перечисленные периоды для руководства при выписке и отпуске последнего.

Об'явленные нормы являются предельными, не подлежащими увеличению, почему всем агентам, связанным с расходом топлива категорически предлагается не допускать перерасхода.

ЧПТ *Федоров.*

Т *А. Снегирев.*

НОРМЫ РАСХОДА ТОПЛИВА

на все нужды (кроме паровозов и выдачи служащим) Западных железных дорог на 1926-27 г.

№№ по пор.	Предмет расхода.			Измеритель расхода топлива.	Нормы расхода топлива (дров куб. метр., угля — кгр.). [1])		Примечание.
					Зимние.	Летние.	
1	Отопление ваг. [2])		Паровое	1 ваг. в сутки.	60 кгр.	—	1. При переводе минтоплива в дрова принимаются эквиваленты: 1 кб. мт. др. или древес. обр. 210 кг. Донугля или 250 антрацита или 111 клг. нефти и 240 клг. для польского угля (временно).
			Водяное		50 „	—	
			Печное — Большими печами (пассажирского типа).	1 ваг.-сутки.	25 „	—	
			„ — Малыми печами (тов. типа).	1 печь-сутки.	1,12 кб. мт.	—	
2	Отопление зданий.	Центральное 3)	Помещ. с калориф.	1 кб. мт. обогрев. помещ. в мес	0,006 кб. мт.	—	
			„ без „		0.009 „ „	—	
		Печное.	Печи голландские утермарк.	Один отопительный прибор в месяц.	1,20 кб. мт.	—	2. Для вагонов с пароводянным отоплением находящихся в резерве, норм. понимаются на 50 проц.
			„ русские (с плит. и без пл.)				
			„ ребристые [4])				
			Плиты отдельные небольшие				
			Печи-лежанки, камины		0,60 кб. мт.	0,60 кб. мт. [5])	3. Об'ем помещ. определяется умн. площади, занимаемой зданием (по внешнему обводу) в кв. мт.) на выс. в пог. мт. от уровня тротуара до пересечения стены с крышей.
			Печи чугунные разные (мал.)		0.90 кб. мт.	—	
			Печи ребрист. для обогревания водоемн. зданий.		1,60 кб. мт.	—	
			Печи ребрист. для обогревания депо и мастерских.		2,00 кб. мт.	—	
			В приемных кабинетах врачей в перевязочн. и операцион.		1,80 кб. мт.	—	
3	Приготовление.	Пищи.	Плиты в ваг. для поездн. бриг.	1 пл.-сутки	0,05 кб. мт	0.04 кб. мт	4. В жилых домах только.
			Печи для плиты в артельн. пом.	1 прибор в месяц.	1,70 „ „	1,70 „ „	5. Камины вентиляционные.
			Тоже в комнатах для приезж. [6])		1,80 „ „	1,50 „ „	
			Плиты в дежурн. и больниц.		4,80 „ „	4,80 „ „	6. Для дежурных пом. ст. Бахмач и Жлобин и 1 узл. больницы 6,00 кб. метр. в мес.
			Печи для выпечки хлеба. до 1 тонны в м-ц.		1,80 „ „	1,80 „ „	
			Печи для выпечки хлеба. от 1 до 2 тонн в м.		3,10 „ „	3,10 „ „	
			Печи для выпечки хлеба. более 2 тонн в м.		4,90 „ „	4.90 „ „	7. С пропорциональным увеличением соответственно емкости куба и числу раз приготовлений (наполн.).
		Кипятку.	Кипятильн. в депо маст. и учрежд. емк. до 150 лит	1 прибор в месяц	1,20 „ „	1,20 „ „	
			Кипятильн. в депо маст. и учрежд. „ от 150 лит. и б.		2,40 „ „	2,40 „ „	
			Кубы стан. емк. до 150 литр.	1 приб. 2-х кратн. ежед. приг. в м.	2,40 „ „	2.20 [7]) „ „	8. Угля древесн.
			Самовары емк. до 12 литр.	1 приб.—1 приг. в м.	0,53 „ „	0,53 км. [8])	9. Не выходя из сметн. ассигнован.

№№ по пор.	Предмет расхода.		Измеритель расхода топлива.	Нормы расхода топлива (дров- куб. метр., угля—кгр.). [1])		Примечание
				Зимние.	Летние	
4	Бани.	Больш. усовершенств. в узлах. Средние малые Линейные (землянки)	Одна баня в месяц.	[9])		
5	Ванны.	В помещениях общего пользов. В больницах	Одна ванна Одно приг.	0,03 кб. мт. 0.024 „ „	0,03 кб. мт. 0,024 „ „	
6	Прачешные		1 тон. белья	2,00 кб. мт.	2,00 кб. мт.	
7	Непредвиденное		—	По отдельн. акт. испыт.		

Т *Снегирев.* П *Иванов.* За М *Яковлев.* За Д *Томашевич.* За ДБН *Кириллов.*

СК № 2747. О составлении путевых журналов на определенных бланках и соблюдении классификации пробега поездов.

(Всем ДС, ДМ, ДН и ТЧ).

Из поступающих к учету путевых поездных журналов усматривается, что многие станции оформляют тот или иной поздной пробег ненадлежащими бланками, установленными для определенного рода движения. Так, например: путевые журналы отправляемых на перегоны паровозов, с прицепленными к нему вагонами в количестве свыше трех, составляются на бланках для одиночных паровозов ф. № 25, тогда как таковой пробег относится к поездному и считается в зависимости от назначения, т. е. товарным или хозяйственным, а следовательно, и должен оформляться соответствующими бланками ф. № 23 или 24. Имеются также многие случаи составления путевых журналов на одиночное следование паровозов на бланках ф. № 23, вместо фор. № 25; поезда служебного назначения отправляются при путевых журналах ф. № 21 или 23, вместо установленных по ф. № 22; для поездов товарного движения применяются бланки по ф. № 24 (хоз.), для хозяйственных-бл. ф. № 23 и т. п.

Кроме того, замечено, что до сего времени, вопреки п. 5 приказа № 2131 (Бр. 48), одиночные паровозы отправляются вовсе без путевых журналов ф. № 25, ограничиваясь только рапортом машиниста, что путевые журналы рабочих хозяйственных поездов не соответствуют в сведениях о ходе их с рапортами машинистов при работе по перегонам.

В целях устранения указанных явлений, крайне отрицательно влияющих на правильность учета пробега поездов и паровозов по родам движения, и для однообразного понимания распределения последних—предлагается к руководству и исполнению нижеследующая предусмотренная Положениями об отчетности (Часть II, вып. I, изд. 2 и Ч. III, вып. II) классификация пробега поездов и оформление их путевыми журналами, введенными на дорогах по приказу № 2131:

Порядковые №№	Наименование поездов.	К какому роду движения относятся при учете.	Каким бланком путевого журнала оформл.	Пояснения.
1	Ускоренные №№ 7/8 и 9/10, почтовые №№ 3/4 пассажирские №№ 11/12, 13/14, 16/17, служебные особого назначения и экстренные литерные для проезда правительственных лиц	К пассажирскому движению.	ф. № 21.	
2	Пассажирские передаточные №№ 61, 62, 63 и 64.	К пассажирскому движению.	ф № 22.	

Порядковые №№	**Наименование поездов.**	К какому роду движения относятся при учете.	Каким бланком путевого журнала оформл.	**Пояснения.**
3	Пригородно - трудовые №№ 66, 67, 68, 69, 72, 73, 75, 76, 77, 78, 83 и 84.	К служебному.	ф. № 22.	К п. 3 относятся также и поезда, перевозящие служащих и рабочих в дни отдыха.
4	Вспомогательные пожарные, пробные (по обкатке пасс. вагонов), снегоочистители, поезда с периодическим осмотром дорог и вообще всякие поезда, назначаемые специально для служебных надобностей.	К служебному.	ф. № 22.	Надлежит иметь ввиду, что отдельные прицепки служебных вагонов к поездам, не имеющим специального служебного назначения не превращают такие поезда в служебные.
5	Переселенческие, с беженцами, вообще поезда, выполнявшие случайные перевозки больших масс людей эшелонным порядком.	К поездам для людских массовых перевозок.	ф. № 23.	
6	Воинские поезда следующие с командами и грузами Военведа эшелонным порядком и перевозящие призывников.	К воинскому движению.	ф. № 23.	Поезда другого рода движения, товарные или товаро-пассажирск., при перевозке в них отдельных воинских команд к воинскому движению не относятся. При использовании расписания воинских поездов для нужд дороги, таким поездам присваивается другая нумерация.
7	Санитарные поезда, имеющие в целом специальное санитарное назначение.	К воинскому и санитарн.	ф. № 23.	Отдельные санитарные вагоны, прицепляемые к поездам прочих родов движения названия этих поездов не изменяют.
8	Пассажирско - товарные поезда двадцатой нумерации.	К товарному.	ф. № 23.	
9	Товарные обыкновенные, товарные ускоренные, сборные и товарные передаточные.	К товарному.	ф. № 23.	Всякого рода прицепки к товарным поездам вагонов с людьми, с отдельными воинскими командами или с хозяйственными грузами наименования товарных поездов, как таковых, менять не должны.
10	Хозяйственные рабочие, составленные из вагонов, выделенных для хозяйственного движения: (балластные, мусорные, земляные, снеговые) вывозка снега (материальные).	К хозяйственному.	ф. № 24.	Помимо указаний от подлежащего ДН о назначении хозяйств. поездов,—на перевозку в них служебных грузов должны иметься выдаваемые Отделами-потребителями наряды ф. № 3, предусмотренные приказом от 15/VIII—24 г. за № 118, дубликаты которых представляются пришитыми к путевым журналам в Отдел СК.
11	Одиночные паровозы, пересылаемые для принятия или после сдачи поездов в горячем состоянии без вагонов или с прицепкой к ним вагонов не более того количества, которое определяется в этих случаях установленным порядком. (Половина числа осей, прихо-	К одиночному пробегу.	ф. № 25.	1) Если паровоз с прицепкой к нему специальных вагонов имеет назначение служебного характера, то таковой относится к служебному движению с составлением путевого журнала по ф. № 22 (см. п. 4). 2) Распорядительная станция, отправляющая одиночный паровоз на станцию промежуточную

Порядковые №№.	Наименование поездов.	К какому роду движения относятся при учете.	Каким бланком путевого журнала оформл.	Пояснения.
	дящихся по расчету на тормаз для данного участка), паровозы пробные, за набором воды и т. п.			для взятия какого-либо состава (свыше 6 осей) и доставки его по месту назначения, составляет в таком случае путевой журнал не ф. № 25, а форма того рода движения, к которому относится пробег этого состава, напр., ф. № 23 или 24 с отметкой: „до ст. Х одиночный паровоз". Промежуточная же станция отправляет данный состав по месту его назначения при том же путевом журнале, заполняя его в общем порядке, как поездной. 3) Одиночный пробег, имеющий место во время работы на перегонах с хозяйственными поездами, особо путевыми журналами по ф. № 25 может не оформляться. В таких случаях в поездном путевом журнале ф. № 24, требуется в сведениях о ходе поезда делать отметку между верстами работы одиночным порядком", каковая надпись должна производиться и в соответствующем рапорте машиниста.
12	Автоматорные дрезины в единицах самостоятельного следования.	К пробегу автоматорного подвижн. состава по соответствующему роду движения.	ф. № 25.	Надлежит обязательно в путевом журнале указывать „моторная дрезина" и причину отправки.

Во всем, что касается порядка заполнения путевых поездных журналов станциями отправления поездов и в пути их следования, требуется руководствоваться приказом по дорогам от 30/IV—26 г. за № 2131 (бр. 48).

Кроме того, в дополнение к циркуляру СК № 2409, помещ. в Бюл. Зап. от 27/VI с. г. за № 249, предлагается конечным станциям прибытия поездов, начиная с 1 октября с. г., к отправляемым в контору ДН отрезкам IV (донесение главн. конд.) прикладывать все путевые депеши и предупреждения о тихом ходе, относящиеся к путевым журналам.

Попутно с этим, ввиду частых случаев отрезывания станциями прибытия отрезка IV путевых журналов, не обращая внимания, что на обороте его помещены сведения о ходе поезда,—предлагается во избежание таких явлений не занимать оборотной стороны отрезка IV сведениями о ходе поезда, вмещая таковые в соответствующие строки раздела V журнала.

За Ц *Томашевич.*

За СК *Олешкевич.*

Начальник Административного Отдела *Куколевский.*

Изд. Западные жел. дор.

Гомель, ГУБЛИТ № 890—(тираж 1200). Гомель, Типо-Лит. Западных ж. д. 1926 г.— 2294.